

مراكز لجستیکى در بندرو خشکى
(از تئورى تا عمل)

نویسنده
همایون اسامى لنگرودى



انتشارات وکیل

۱۳۹۵

سرشناسه	: اسدی لنگرودی، همایون، ۱۳۳۱ -
عنوان و نام پدیدآور	: مراکز لجستیکی در بندر و خشکی (از تئوری تا عمل) / همایون اسدی.
مشخصات نشر	: تهران: نشر وکیل، ۱۳۹۵.
مشخصات ظاهری	: ۴۰۴ص: مصور، جدول، نمودار.
شابک	: 978-600-5007-21-3
وضعیت فهرست نویسی	: فیبا
موضوع	: تدارکات بازرگانی
موضوع	: Business logistics
موضوع	: بندرها و مناطق آزاد --- قوانین و مقررات
موضوع	: Free ports and zones - Law and legislation
رده‌بندی کنگره	: ۱۳۹۵ ۴۵۴۵الف۷۳۸/۵HDD
رده‌بندی دیویی	: ۶۵۸/۷
شماره کتابشناسی ملی	: ۲۲۳۶۹۹۰



نشر وکیل

مراکز لجستیکی در بندر و خشکی

(از تئوری تا عمل)

همایون اسدی لنگرودی

چاپ نخست: ۱۳۹۵ شمارگان: ۵۰۰ نسخه

شابک: ۳-۲۱-۵۰۰۷-۶۰۰-۹۷۸-ISBN: 978-600-5007-21-3

انتشارات وکیل: تهران، خیابان فاطمی غربی، نبش سیندخت شمالی، پلاک ۱۳،

طبقه ۳، واحد ۸

تلفن: ۶۶۹۴۶۴۷۲-۶۶۹۴۶۴۸۸

فهرست مطالب

پیش گفتار.....	۱۱
درآمدی بر دغدغه‌های کارکن برنامه ریزی لجستیک.....	۱۱
چکیده.....	۱۵
چکیده یادداشت‌ها درباره شکاف لجستیک و زنجیره تامین ایران.....	۲۱

بخش نخست: گشتی در تئوری‌های لجستیک و زنجیره تامین

دیباچه بخش نخست: در جستجوی الگوی مناسب.....	۳۳
---	----

فصل اول: بررسی آخرین و روزآمدترین روندهای نظری.....	۳۵
---	----

فصل دوم: لجستیک از منظر خدمات بندری.....	۵۵
--	----

تاکتیک‌های متداول زنجیره تامین.....	۸۳
-------------------------------------	----

تنظیم سرعت و هزینه بهینه در تهاثر بین هم.....	۸۴
---	----

مشکل تحویل تا درب منزل یا انبار.....	۸۷
--------------------------------------	----

فروش از طریق نت یا فروش برخط.....	۹۱
-----------------------------------	----

انبارداری.....	۹۲
----------------	----

بسته‌بندی.....	۹۳
----------------	----

۹۷	انواع شرکتهای لجستیکی
۱۰۱	لجستیک معکوس
۱۰۲	مدیریت موجودی‌ها
۱۰۵	ترابری
۱۰۸	طراحی شبکه
۱۰۹	جانمایر تاسیسات
۱۱۱	صرفه‌های ناشی از ابعاد و صرفه‌های ناشی از فاصله
۱۱۲	توازن تجهیزات
۱۱۳	تصمیم درباره انجام عملیات لجستیکی توسط خود یا برون سپاری آن
	انقلاب در علم و فن بارشفت با انقلاب در علم و فن لجستیک همسو و هم زمان
۱۱۶	بوده است
۱۱۹	مدیریت اطلاعات و جامعه اطلاعات
۱۲۳	فصل سوم: توسعه تجاری بنادر منطقه‌ای به ویژه بایگاه مراکز لجستیکی
۱۲۷	درباب تغییرمدل تولید و توزیع در جهان
۱۳۰	درباب تحول در نظام بنادر جهانی ناشی از کاربرد گسترده کانتینری بزرگتر
۱۳۱	اتحادهای بین کشتیرانی‌ها و آثار آن بر بندر
۱۳۳	درباب توسعه فن آوری اطلاعات و تاثیر آن در بندر
۱۳۴	درباب تامین مالی زیربنای بندری
۱۳۴	خدمات ارزش افزوده ارائه شده در مراکز لجستیکی در بندر
۱۳۴	الف- پیشرفت تدریجی کارکردهای بندر
۱۳۷	ب- دربای کارکردهای مراکز لجستیکی
۱۳۸	ج- دربای منطقه آزاد بودن بندر یا فرودگاه

بخش دوم: چارچوب راهبرد جامعی برای لجستیک ملی

فصل چهارم: مثالهایی از سیاست‌های ملی لجستیکی..... ۱۴۹

جمع‌بندی - جنبه‌های سیاست هماهنگ شده ملی..... ۱۷۹

فصل پنجم: ساز و کارهای هماهنگی برای توسعه لجستیک..... ۱۸۷

الف- نمونه‌هایی از سازوکارهای هماهنگی..... ۱۸۷

نقش انجمن‌های ملی..... ۱۹۴

الف) انجمن به روان رسان به سیاست‌های پیشبرد لجستیک ملی..... ۱۹۵

ب) گنجایش سازه..... ۱۹۵

ج) پیشبرنده و نگاهدارنده ستاندرد صنعت..... ۱۹۶

فصل ششم: مراکز لجستیکی و نظریه مکان‌یابی مراکز..... ۱۹۹

مراکز لجستیکی..... ۱۹۹

مکان‌یابی مراکز لجستیکی..... ۲۰۳

فصل هفتم: بندر از نگاه حمل و نقل بین‌جهتی..... ۲۰۷

فصل هشتم: عوامل تاثیرگذار در تصمیم‌گیری شرکتها برای استقرار دریا یا سایر مراکز

لجستیکی وابسته یا مرتبط با بندر..... ۲۳۳

مدل مالکیت بندر..... ۲۳۶

مسئولیت تامین مالی توسعه بندر..... ۲۳۸

مشارکت دولتی-خصوصی..... ۲۳۸

نمونه‌های ارزشمند برای الگو برداری..... ۲۳۹

دریاب عوامل تاثیرگذار در گزینش مکان مراکز لجستیکی..... ۲۴۲

۲۴۴	 خدمات ارائه شده دربندار امروزی
۲۴۴	 شناسائی سرمایه گذاران بندری
۲۴۸	 لجستیک منهای حمل و نقل
۲۵۱	 دیگر خدمات صنعتی
۲۵۲	 خوشه‌های صنعتی دربندار
۲۵۴	 دیگر انواع استفاده از مناطق بندری
۲۵۵	 مسئولیت‌داری‌ها و خدمات مربوطه
۲۵۵	 هزینه کمرشکن به یابانی (انتقال به محل دیگر)
	نتیجه گیری مرحله این: به سوی یک نقشه راه قدم به قدم برای تشکیل
۲۵۸	 بنادر خشک

فصل نهم: الگوبرداری از بندر برای تشکیل بنادر خشک و شهرک‌های

۲۶۱	 لجستیکی
۲۶۸	 مزایای بنادر خشک
۲۷۰	 ویژگیهای یک بندر خشک مفید
۲۷۱	 و چالاهائی که مانع توسعه سودمند بنادر خشک می‌شوند
۲۷۱	 سهولت یا سختی محیط کسب و کار برای تأسیس بنادر خشک
۲۷۴	 ترتیبات مالی واداری
۲۸۱	 سازو کارهای سازمانی و اداری

۲۹۳	 فصل دهم: خوشه بندی
۲۹۵	 نظریه‌های اقتصادی و مدیریتی مربوط به شکل گیری خوشه ها
۲۹۷	 انواع خوشه‌ها
۳۰۳	 مشکلات سیاست گذاری خوشه ها

نتیجه گیری بینابینی: بسوی یک نقشه عمل قدم به قدم برای ساخت بندر خشک،

فاز سه ۳۰۵

فصل یازدهم: ضوابط فعالیت و حداقل استانداردهای شرکتهای بارفرابر،

MTO, NVOCC ۳۰۹

تشریح خده های لجستیکی ۳۱۰

الف- دامنه خدمات لجستیکی ۳۱۰

ب- پیچیدگی مقررات داخلی ۳۲۰

پ- مشکلات فراروی یک کرم استاندارد ۳۲۹

نظری بر آیین نامه تاسیس مالیات شرکتهای حمل و نقل بین المللی در ایران ۳۳۴

فصل دوازدهم: پیاده سازی مدل- عوامل و تصمیم شرکت تاثیر دارند ۳۴۳

خدمات ارائه شده در بنادر داخلی ۳۴۴

مناطق آزاد یا ویژه تجارت خارجی ۳۴۶

مسئولیت دارائی ها و خدمات وابسته ۳۴۶

مسئولیت تامین مالی توسعه پایانه ها ۳۴۷

اجرای مدل- الگو برداری از مفاهیم بندری در بنادر داخلی کشور های منطقه

در خشکی ۳۵۳

شناسائی کارکردهای بالقوه ۳۵۳

اجرائی کردن مدل با بکارگیری مفهوم خوشه ۳۵۴

نقش حامی دولتها ۳۵۶

دامنه منابع مشترک ۳۵۹

در مضار شیوه های ناسازگار و ناکارای اعطای پروانه کار ۳۶۱

کیفیت شبکه ها و تفکر جزیره ای و خودخواهی ۳۶۲

۱۰ □ مراکز لجستیکی در بندرو خشکی (از تئوری تا عمل)

فصل سیزدهم: برنامه ریزی کارساز توسعه مراکز لجستیکی در منطقه اسکاپ از نگاه

اقتصاد کلان..... ۳۶۵

راهنمایی برای برپایی مراکز لجستیکی در بندر..... ۳۶۸

پیوست یک: چند نمونه پیروز از مراکز لجستیکی آسیایی..... ۳۸۵

ترمینال های مشترک:..... ۳۸۹

داسان رخی توسعه های لجستیکی در آسیا..... ۳۹۶

منابع و مآخذ..... ۴۰۱

بنام او که یکی هست و کسی نیست جز او

پیش گفتار

درآمدی بر دغدغه های کلان برنامه ریزی لجستیک

حمل و نقل، هم از ارکان رشد اقتصادی است؛ هم ابزار آن؛ هم حامل است هم محمل؛ هم سودمندی اقتصادی دارد، هم سیاست و حاکمیتی. دیدگاه بنگاهی آن با نگاه کشوری یا حتی فراتر برویم منطقه ای و جهانی آن تفاوت چندانی ندارد. به عنوان مثال اگر هدف اقتصادی کشوری برپایه تولید یا واردات، کالای ارزان قرار گیرد یک آرایش و آمایش حمل و نقلی را طلب می کند و چنانچه هدف پاس - گویی به تنوع نیازهای مصرفی بازار در کوتاهترین زمان و در پهن ترین گستره - مدانی باشد یک آرایش و آمایش دیگر. این دو حد افراطی هستند و این سیاست گزاران اقتصادی کشورند که باید مکان درست نیاز به حمل و نقل را در طیف بین "کارتا" = ایرانی و "پاسخگویی" = تنوع و سرعت تعیین کرده و سفارش دهند.

پس اولاً طراحی حمل و نقل بدون داشتن مدل اقتصادی ناقص خواهد بود و از آنجا که این طراحی در سطح راهبردی صورت می گیرد، تغییر در آن سخت و پرهزینه و وقت گیر. توجه به مدل اقتصادی (دیدگاه کلان) و نه به یک باره اسناد بالا دستی (قانون اساسی و سند چشم انداز) از این جهت حائز اهمیت است و عدم توجه به مدل و وصل کردن یک باره آن به اسناد بالا دستی موجب پا در هوا شدن آن خواهد شد.

ثانیا هر کشوری سیاست کلان اقتصادی خود را دارد: برخی برپایه صادرات، برخی برپایه واردات و اکثرا ترکیبی از این دو برپایه مزیت‌های رقابتی کشور. برخی برپایه برخی صنایع خاص، برخی برپایه کشاورزی یا بعضی محصولات خاص (همانند حتی آمریکا که صادر کننده عمده گندم است)، و برخی برپایه صادرات عمده مواد معدنی (استرالیا) یا گوشت و دام (استرالیا، قزاقستان، گرجستان) و برخی واردات عمده مواد معدنی (ژاپن، چین) برخی برپایه توریسم (فرانسه، اسپانیا، چین، تایلند، ترکیه) و قس علیهذا. توضیح اینکه هیچ کدام از این کشورها صرفا وارد کننده یا صادر کننده کالا و خدمات نیستند ولی به نسبتی این صادرات یا واردات کالا و خدمات در مدل آرمانی اقتصاد کلاتشان تاثیر دارد. هر کدام از این مدل مخصوص حمل و نقل خود را (آرایش و آمایش) می‌طلبد.

ثالثا حمل و نقل خود نیز مجموعه‌ای از لجستیک و لجستیک خود زیر مجموعه‌ای از مدیریت زنجیره تامین (مواد خام و واسطه و تمام شده) به تولید کننده و توزیع کننده و مصرف کننده است. این قاعده چه در سطح شاه، چه در سطح ملی، حاکم است. زنجیره تامین سه پایه دارد و سه پیش ران: حمل و نقل، انبارها و تاسیسات واسطه، مدیریت موجودی کالا (سه پایه لجستیک) و سه است قیمت گذاری، منبع یابی، و مدیریت اطلاعات به عنوان سه پیش ران. از یک سو هر چه نیاز به ارزانی بیشتر باشد باید از حمل و نقل، انبارش و سطح موجودیها کم کرد. از سوی دیگر انبارهای کلان در عین اینکه عامل گرانی قیمت تمام شده است، نیاز به حمل و نقل خرد را مرتفع می‌کند، سیاست ذخیره سازی را نیز همینطور. اما اگر حمل و نقل چابکی را انتخاب کنیم، نیاز به انبار و ذخیره سازی هردو کمینه میشود. باز هم اینجا نیاز به داشتن مدل اقتصادی خواهیم داشت.

و رابعا استراتژی زنجیره تامین خود تابعی از مدل اقتصادی کشور است. در سطح بنگاه ما نام این مدل را استراتژی رقابتی بنگاه می‌گذاریم که استراتژی زنجیره تامین برای استجابات و تحقق این مدل باید طراحی و بنا شود. مدل اقتصادی ما کدام است؟

مهم‌ترین اقلام صادرات ما کدام هستند؟ و در آینده در نظر است چه اقلیمی بدیشان افزوده شود؟ مهم‌ترین اقلام وارداتی ما کدام؟ زنجیره تامین و توزیع کالاهای تولید داخل ما برای مصرف یا ارائه به دیگر صنایع به عنوان خوراک تولید کدامند؟ کدام مطالعه‌ای تاکنون در این باره انجام پذیرفته تا عوامل و پیشران‌های لجستیک کشور را با هدف آرایش و آمایش این عوامل و پیشران‌های برای رقابتی کردن این صادرات و واردات و چرخش داخلی محصولات تنظیم کند؟ چرا تولید کنندگان سیمان ما در رقابت با تولید کنندگان ترک و از آن بد ترچینی درهمین کشور همچوارمان، عراق، مشکل دارند؟ چرا عوامل لجستیک رای این صادرات مهیا نیست؟ چرا صادر کنندگان مواد پتروشیمی ما در هماوردی با صادر کنندگان و رقیب اصلی منطقه‌ای ما، عربستان، از نظر مدارات و شبکه‌های ترابری دریایی مضاعف و زحمت هستند؟ چرا صادرات سنگ آهن ما در زمینه لجستیک در برابر برزیل و استرالیا بازنده است؟ چرا هنوز پس از این همه سال هیچ تنظیمی، هیچ آرایش و آمایشی برای صادرات محصولات فولادی خود به اروپا در برابر هماوردهای جهانی خود انجام نداده ایم؟ چرا گندم ما به خاطر جانمایی غلط سیلوها چند بار حمل مضاعف می‌شود؟ در این کتاب با نقش راه‌های تنظیم شده توسط کشورهای آسیایی کره جنوبی، تایلند، تایوان، سنگاپور، مالزی، چین، اندونزی و ژاپن و هندوستان و کشورهای اروپایی هلند، فرانسه و آلمان نگاهی می‌افکنیم. و آنگاه به خلاء ژرف بین خود و این کشورها پی می‌بریم تا شاید انشاء... به اندیشه پرگردد. آن بیفتیم.

نهایتاً اینکه در طراحی سیاست‌های کلی حمل و نقل باید نیم نگاهی هم به وضعیت فعلی حمل و نقل خود داشته باشیم. حال اقتصاد حمل و نقل کشور در حدود ۹۵٪ جاده‌ای است و کم تر از ۵٪ ریلی. طی ده سال اخیر، سهم راه آهن از ۱۸٪ به ۵٪ کاهش پیدا کرده و این روند ویرانگر با تلاش زیاد دولت یازدهم تنها متوقف شده است. وضع راه آهن بقدری اسف بار است که در هیچ توصیفی نمی‌گنجد. بخش حمل و نقل جاده‌ای نیز دیرزمانی است که با سرایت بیماری‌های مختلف از کارآئی (چابکی،

۱۲ □ مراکز لجستیکی در بندرو خشکی (از تئوری تا عمل)

قابلیت اتکاء، رقابت، بهره‌وری، سلامت اجتماعی و نهایتاً کارآئی انرژی استفاده است. هر سیاست‌گذاری باید به این بیماری‌ها و درمان‌تدریجی آنها به نفع و به صوب اهداف کلان مدل اقتصادی نظر داشته باشد.^۱

www.ketab.ir

۱- نقدی بر سیاست‌های حمل و نقل مجمع تشخیص مصلحت نظام، ژوئیه ۲۰۱۰، همایون اسدی، طی نامه‌ای خطاب به دکتر نژاد حسینیان